

## EDITORIAL



### Neue Technologien, neue Möglichkeiten...

Immer wieder werden wir mit (An-)Fragen nach dieser oder jener Variante eines Wagens oder einer Lok konfrontiert. Bisher scheiterte die Erfüllung entsprechender Kundenwünsche leider nur allzu oft am Entwicklungsaufwand für die Werkzeuge. Vor kurzem sind wir nun auf ein Verfahren gestossen, das sonst für den Bau von Architekturmodellen eingesetzt wird: Es erlaubt, qualitativ hochstehende Kunststoff-Gehäuse mit tragbarem Aufwand auch in kleineren Stückzahlen herzustellen.

Einsetzen werden wir die sogenannte SPS-Technologie vor allem für Wagen. Andererseits wird sie uns ermöglichen, Lok-Typen zu realisieren, für die sich aufgrund der zu erwartenden Nachfrage die Kosten eines Guss-Werkzeugs nie amortisieren liessen. Als Beispiel sei die Diesel-Lok Bm 4/4" genannt, die wohl hauptsächlich ausgesprochene «Kenner» interessiert. Ein erstes Bild des Modells finden Sie auf Seite 5 und die Geschichte des Originals auf der letzten Doppelseite.

Werner Gahler

# HAG rief, über 3'000 kamen!



«Tag der offenen Tür bei HAG, am 4. März 2006» – was wir mit unserer Ankündigung auslösten, übertraf selbst optimistische Erwartungen: Rund 3000 Besucher/innen fanden den Weg nach Mörschwil, das ja bekanntlich eher am Rand der Schweiz liegt. Ganz im Mittelpunkt stand aber offensichtlich das Interesse an HAG. Das wiederum zeigt, dass sich – nach wie vor – erfreulich breite Kreise mit der Philosophie identifizieren, die hinter unseren Modellen steht. Mit anderen Worten: Wir haben allen Grund, unseren Qualitätsgrundsätzen auch in Zukunft treu zu bleiben...

## INHALT

<b>Perfekt lackiert:</b> Von Jelka Jankovic	2
<b>Unsere nächsten Neuheiten:</b> Eine Vorschau	4
<b>HAG-Modelle:</b> Technische Detailpflege	6
<b>Eisenbahn- und Automobil-Geschichte(n):</b> HAG-Reise nach Mulhouse	8
<b>La page romande</b>	11

# Jelka Jankovic ist Meisterin. Im Umgang mit der Spritzpistole...

Wagen- und Lokomotivgehäuse zu lackieren ist eine Kunst: Immerhin gilt es – je nach Modell – bis zu acht Farbschichten aufzutragen. Auf Bruchteile von Millimetern genau. Unsere Mitarbeiterin Jelka Jankovic beherrscht dieses Metier im wahrsten Sinne des Wortes «professionell».



*Jelka Jankovic am Arbeitsplatz...*



*...und mit ihren Kollegen Miky und Zica.*

Jelka ist seit 1988 Mitarbeiterin der Firma HAG. Sie stammt aus Kroatien und kam 1982 in die Schweiz. Mit Svetlana Jankovic, die wir vor drei Jahren hier im RailMail vorgestellt haben, ist sie allerdings weder verwandt noch verschwägert...

Im Lauf ihrer 18 Jahre bei HAG hat Jelka schon einige Stationen in unserer Produktionskette durchlaufen. Das heisst: Sie kennt unsere Leistungs- und Qualitätsansprüche genau. Seit drei Jahren ist sie nun fest in der Lackiererei engagiert – weil nicht nur sie selbst, sondern auch wir ihr Talent zum Spritzlackieren entdeckt haben. Als

einzigste Frau im Team behauptet sie sich hervorragend neben ihren beiden männlichen Kollegen.

### **Das Original als Herausforderung...**

In den neunziger Jahren haben die Bahngesellschaften angefangen, ihre Fahrzeuge mehrfarbig zu gestalten und mit modernen Logos oder plakativer Werbung zu versehen. Seither ist die Bemalung unserer Lokomotiv- und Wagengehäuse immer aufwändiger und arbeitsintensiver geworden: Während sich die Lackierung früher – als alle Fahrzeuge noch grün waren – auf zwei, drei Arbeitsgänge be-

schränkte, nehmen die «Farbgebung» und das Bedrucken inzwischen fast 50 % des gesamten Herstellungsaufwands in Anspruch.

### **Präzisionsarbeit ist ein Muss.**

Nach der Grundlackierung bereiten spezialisierte Mitarbeiterinnen das Gehäuse mit Abdeckband für den jeweils folgenden Arbeitsgang vor: Der Ablauf «abkleben, lackieren, nächste Partie abkleben und lackieren» wiederholt sich dabei bis zu acht Mal. Vor jedem Spritzvorgang muss Jelka kontrollieren, ob die Klebstreifen auch wirklich in allen Vertiefungen und Fugen

anliegen und diese allenfalls nochmals andrücken.

Das Lackieren selbst ist eine Kunst, die man erst nach langem Training beherrscht: Möglichst wenig Farbe gleichmässig so zu versprühen, dass keine blanken Stellen mehr durchschimmern, heisst die Devise. Dann gilt es zu kontrollieren, ob sich kein Staub oder in der Luft schwebende Fasern im nassen Lack festgesetzt haben. Das alles verlangt höchste Konzentration und minutiöse (Selbst-)Kontrolle: Nach dem Lackiervorgang entfernt Jelka sofort die Klebstreifen und prüft das Ergebnis. Allfällige Staubpar-

tikel und ihre Spuren werden dann umgehend beseitigt, solange die Farbe noch nass ist.

Damit wird auch klar, warum Besuche(r) in der Lackiererei zum Problem werden können: Teilnehmer/innen einer Betriebsbesichtigung, die Jelka und ihren Kollegen natürlich voller Begeisterung über die Schulter gucken, schleudern förmlich mit Textilfasern um sich – was im Nachhinein immer ein Mehrfaches an Ausbesserungsarbeiten mit sich bringt.

Kurz: Lackieren ist alles andere als ein leichter Job. Zudem ist man stetig, wenn auch minimalen, Spuren von Lösungsmittel-Dämpfen ausgesetzt – selbst in unseren modernen Spritzkabinen, die 4000 m<sup>3</sup> Luft pro Stunde und damit fast alle Lackpartikel und Dämpfe absaugen. Letzteres ist allerdings nicht der einzige Grund, warum sich Jelka bei ihrer Arbeit wohlfühlt: Sie ist nämlich – zu Recht – auch stolz darauf, dass sie ihren männlichen Kollegen fachlich durchaus das Wasser reichen kann.

## GRUND ZUM FEIERN:

# 10, 20 und mehr Jahre für HAG!



Unser Dank für die langjährige Treue und den grossen Einsatz geht dieses Jahr an die beiden Mitarbeiterinnen, die in unserer Druckerei in jeder Beziehung Aussergewöhnliches leisten: Doris Frei (rechts) feierte am 25. August 2006 ihr 20-jähriges Arbeitsjubiläum, Nicole Rickli konnte am 1. September 2006 auf ein Jahrzehnt bei HAG zurückblicken. Mit aufs Bild – aber das eigentlich «ausser Konkurrenz» – durfte für einmal auch der Chef: Werner Gahler trat nämlich vor 35 Jahren, genau gesagt am 1. August 1971, ins Unternehmen ein.

## Jelka Jankovics private Seite(n)...

- geboren am 3. November 1963 in Bosnien-Herzegovina
- wohnhaft seit 20 Jahren in Rorschacherberg
- Hobbys/Freizeit: Reisen und (siehe Bilder) ihre vier Kinder  
1 Susanna, 2 Marinko, 3 Angela und 4 Jovan



## PREISVERTEILUNG:

# Nach dem Wettbewerb am Tag der offenen Tür...

Wer eine Jubiläums-Trio-Packung im Wert von 1595 Franken gewinnen wollte, musste am 4. März 2006 drei Fragen beantworten. Die meisten Besucher haben auf dem Rundgang die richtigen Antworten gefunden:



1. Die Firma HAG wurde 1944 gegründet.
2. Eine HAG-Lokomotive besteht im Durchschnitt aus 350 Teilen.
3. Pro Jahr stellt HAG ca. 10000 Lokomotiven her.

Das grosse Los zog schliesslich Marcel Genton aus Villeneuve (rechts im Bild). Den Preis überreichte ihm Ende August unser Aussendienst-Mitarbeiter Charles Berner in den Räumen des Fachgeschäftes INFO TRANS SERVICE in Blonay.



# Good news! Im Massstab 1:87...

Unser Programm für die nächsten Monate bietet nebst einigen ganz aktuellen Neuerscheinungen der SBB auch lang ersehnte Neuheiten.

Lieferbar ab Oktober 2006



Re 460090-4 der SBB mit Werbung für den Lötschbergtunnel, «Mit Zug ins Wallis», Art.Nr. 280~/281= Lötschberg

Lieferbar ab Oktober 2006



Re 460024-3 der SBB, die neue «Zugkraft Aargau», Art.Nr. 280~/281= Aargau II

Lieferbar ab Oktober 2006



Re 460071-4, mit Werbung für Glasrecycling, Art.Nr. 280~/281= Vetroswiss

Lieferbar



SBB Reisezugwagen B, 2.Klasse, Art.Nr. 734~/735=  
SBB Reisezugwagen AB, 1./2.Klasse, Art.Nr. 736~/737=  
SBB Gepäckwagen D, Art.Nr. 738~/739=

Die schon lange angekündigten Reisezugwagen der schweren Bauart, die in Zusammenarbeit mit FLEISCHMANN entstanden sind, aber vollständig bei HAG gefertigt werden: Jetzt sind sie da! Demnächst – siehe ganz unten – auch als Teil einer «Nostalgie»-Komposition...

Lieferbar ab Oktober 2006



Re 4/4'' Crossrail, Art.Nr. 194~/195= Crossrail

Lieferbar ab November 2006



Re 4/4' R4C, Art.Nr. 237~/238= R4C

Lieferbar ab Oktober 2006



Tiefpladewagen ohne Ladung, Art.Nr. 608~/609=



Tiefpladewagen mit Schaufelbagger aus Metall, Art.Nr. 616~/617=

Die neuen Tiefpladewagen «Smmnps» der SBB sind zu 90 % aus Zinkdruckguss hergestellt. Die Version mit Centurion-Panzer aus Metall (Art.Nr. 614~/615=) kann leider erst im Frühjahr 2007 geliefert werden.

Lieferbar ab November 2006



SBB Nostalgiezug bestehend aus  
1 Ae 4/7 10912  
1 Gepäckwagen D  
1 Reisezugwagen B, 2.Klasse,  
1 Reisezugwagen AB, 1./2.Klasse  
Art.Nr. 032~/033=

# Und dazu: Neu-Auflagen beliebter Modelle!

Lieferbar ab Dezember 2006



TEE-Zug-Packung mit leicht veränderter Lackierung, Art.Nr. 028~/029=

Lieferbar ab November 2006



Oelzug in gealterter oder ungealterter Ausführung, Art.Nr. 030~/031= gealtert / ungealtert

Die Kompositionspackung mit grüner Ae 6/6 und 4 Kesselwagen war so schnell ausverkauft, dass wir eine weitere Serie planen.

Lieferbar



Gepäckwagen SBB grün, Art.Nr. 410~/411=  
Gepäckwagen BLS grün, Art.Nr. 465~/466=  
Gepäckwagen BLS blau/crème,  
Art.Nr. 766~/767=

Aufgrund der grossen Nachfrage haben wir unsere alten Gepäckwagen in drei Versionen wieder aufgelegt. Eine davon haben wir in dieser Form noch gar nie produziert...

## Bahn frei für unsere ersten SPS-Kleinserien!

Die SPS-Technologie (siehe auch im Editorial auf Seite 1) macht möglich, was bisher unmöglich war – die kostendeckende Herstellung von Modellen in kleinen Stückzahlen. Als Premiere bringen wir zwei Wagen, die sich viele schon lange wünschen, und die wohl berühmteste Diesel-Lok in der Geschichte der SBB auf den Markt...

Lieferbar ab Dezember 2006



BLS Steuerwagen für den Lötschberg-Autoverladezug, Art.Nr. 754~/755=

Es ist uns völlig bewusst, dass wir mit der Bm 4/4" von einem unserer wichtigsten Grundsätze abweichen: Eine HAG-Lok mit Kunststoff-Gehäuse? Nun, es gab nur diesen Weg – oder keinen! Warum? Weil die Nachfrage nach diesem Modell einfach zu gering ist, um eine Form für Zinkdruckguss amortisieren zu können.



EW I BLS 2.Klasse mit Gepäckabteil, Art.Nr. 756~/757=

Also haben wir es gewagt, Ihnen die Bm 4/4" als erste Lok mit einem – allerdings handgefertigten! – Kunststoff-Gehäuse zu präsentieren. Sie wird dadurch natürlich etwas leichter als eine Re 4/4' und hat entsprechend weniger Zugkraft – wie das Original übrigens auch. Selbstverständlich besitzt die Lok aber den altbewährten

Lieferbar ab Dezember 2006



Diesel-Lok Bm 4/4" der SBB, Art.Nr. 22 500

Antrieb der HAG Re 4/4' und ist auch digital erhältlich. Die Firma ESU wird uns zudem einen Sound-Decoder liefern. Ausserdem hat uns der Ehrgeiz dazu angestachelt, einen Führerstand und eine neue Frontbeleuchtung zu entwickeln, die dann auch in den Re 4/4' Verwendung finden werden.

# Damit Sie (technisch) auf dem Laufenden bleiben...

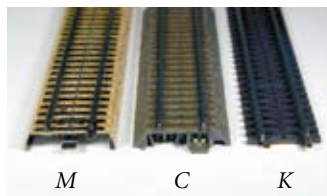
**Was haben andere Hobbys und das Steckenpferd «Modell-Eisenbahn» gemeinsam? Antwort: Je mehr man drüber weiss, desto mehr Spass macht's! In diesem Sinne freuen wir uns, wenn die nachstehenden Notizen zu aktuellen Themen Ihr Interesse finden.**

## Entgleisungsprobleme auf Märklin C-Gleisen?

Seit es Märklin C-Gleise gibt, hören wir hin und wieder von Entgleisungen bestimmter HAG-Fahrzeuge auf C-Weichen. Der Grund: C-Weichen weisen gegenüber früheren Märklin-Gleisen eine leicht veränderte Geometrie auf. Dies verlangt eine Korrektur der Radspurweite der Achsen: Während man beim alten M-Gleis gut beraten war, wenn das Mass zwischen den Rädern 13.8 mm nicht überstieg, verlangt das C-Gleis ein Spurmass von mindestens 14.1 mm. Dieses Mass gilt ausschliesslich für HAG-Produkte mit einer Spurkranz-Breite von 1 mm. Wir werden deshalb aus Rücksicht auf das zunehmend verbreitete C-Gleis das Mass zwischen den Rädern bei Wechselstrom-Modellen ab Werk auf 14.1 + 0.1 mm erhöhen. Tests haben gezeigt, dass erstaunlicherweise auch das K-Gleis dieses Mass verträgt.

Bei Fahrzeugen, die auf dem C-Gleis auffällig oft entgleisen, ist also zuerst das Mass zwischen den Rädern mit einer Schieblehre zu überprüfen und allenfalls zu erweitern. Allerdings ist klar, dass sich derart angepas-

te Fahrzeuge auf Märklin M-Gleisen nicht mehr problemlos einsetzen lassen – ein Grund mehr, die «betagten» M-Gleise langsam aus dem Verkehr zu ziehen.



Das Mass X für:  
 M-Gleise = 13.8 mm  
 C-Gleise = 14.1 mm  
 K-Gleise = 14.1 mm

## Re 4/4': Die Frontbeleuchtung wird modifiziert.

Als erste Lok der älteren Generation rüsten wir die Re 4/4' mit einer neuen Stirnbeleuchtung aus. Das alte Lichtabdeckblech, das hinter dem mittleren



Frontfenster sichtbar ist, und der dazu gehörende Beleuchtungskörper werden durch einen Führerstand mit Lokführer ersetzt. Hinter diesem wird das Licht für die obere Lampe mit-

tels eines Lichtleiters nach oben geführt. Unter dem Führerstand montieren wir anstelle des alten Lampenhalters eine Leiterplatte mit drei LED's. Dies erlaubt uns, im Fahrbetrieb die korrekte 3 + 1 Beleuchtung zu erzielen.

## HAG-Modellkupplung: So wird sie in die Ae 4/7 eingebaut...

Viele Modellbahner werten ihre Ae 4/7 auf, indem sie – meist nur auf der Vorderseite – unseren Zurüstsatz (Art.Nr. 534) montieren. Weil die sehr kleine, aus Stahlblech gefertigte Modellkupplung nicht auf Anhieb in das dafür vorgesehene Loch passt, ist wie folgt vorzugehen:

1. Kürzen Sie den Schaft der Modellkupplung mit einem Seitenschneider von 6.5 mm Länge auf etwa 3.5 mm.



2. / 3. Der nun kürzere Schaft muss mit einer kleinen Flachfeile in der Höhe um ca. 0.1 mm schlanker gemacht werden, bis er sich in das kleine, viereckige Loch in der grauen Pufferbohle der Lok einführen

lässt. Dazu halten Sie die Kupplung mit einer feinen Flachzange vorne am Haken. Meist genügen drei oder vier Feilenstösse, bis die Kupplung mit etwas Druck eingeführt werden kann und so auch ohne Klebstoff hält. Hat sie zu viel Spiel, geben Sie vor dem Einsetzen einen Tropfen Klebstoff auf den Schaft.



Diese Anleitung gilt besonders für die Ae 4/7 Nr.138/139. Für andere Loks, bei denen die Kupplung am unteren Gehäuserand montiert wird, muss der Schaft in den meisten Fällen ebenfalls abgefeilt, aber vorerst nicht gekürzt werden: Erst wenn er im Gehäuse steckt, wird das Schaftende, das auf der Innenseite des Gehäuses vorsteht, abgeschnitten. Wich-



tig: Die Modellkupplung ist nur Dekoration und sollte nicht zum Ziehen von Wagen benutzt werden!

#### **ESU-Sound-Decoder für HAG-Loks...**

Decoder, die über einen kleinen Lautsprecher den Original-Sound einer bestimmten Lok fahrstufenabhängig wiedergeben – die Firma ESU gilt auf diesem Gebiet als führend: Man hört, wie sich vor der Abfahrt die Bremsen lösen, dann die Anfahrgerausche, das Hochschnellen der Stufenschalter (wenn vorhanden), beim Verzögern das leichte Quietschen der Bremsklötze und kurz vor dem Stillstand das typische Ächzen der Bremsen. Während der Fahrt kann man je nach Lok-Typ nach Belieben hupen oder pfeifen. Bis jetzt sind unsere Re 4/4", Re 460 und Ae 6/6 mit Sound-Decoder erhältlich. Bestellen können Sie die «Sound»-Ausführungen, indem Sie die Artikelnummer der Lok mit «DS» ergänzen. Der Aufpreis gegenüber Normal-Digital beträgt 105 Franken.



So sieht es in einer Re 4/4" mit eingebautem Sound-Decoder aus.

#### **NEM 362 Kupplungsaufnahme: Jetzt auch für Loks mit Baujahren vor 1984!**

Bereits 1979 wurde der Schacht zur Aufnahme verschiedener Kupplungen unter der Nummer 362 in die Norm europäischer Modelleisenbahnen aufgenommen. HAG hat bei Neuentwicklungen ab 1984 dafür gesorgt, dass solche Kupplungsaufnahmen nachgerüstet werden konnten. Später, in den 90er Jahren, haben wir Neuheiten dann serienmässig damit bestückt.

Loks der alten Generation, das heisst Produkte vor 1984, liessen sich bis anhin nicht oder nur erschwert nachrüsten. Das ändert sich jetzt: Bei Neuauflagen der Re 4/4" SBB (1966) und der Re 4/4 BLS montieren wir künftig Schneeräumer mit einer Aussparung, die für die NEM Kupplungsaufnahme bemessen ist. Selbst für die Re 4/4" gibt es eine Lösung: Weil bei ihr Schneeräumer und Blende aus einem Gussteil bestehen, muss hier allerdings gefräst werden. Wir halten aber im Ersatzteillager stets auch ungefräste Blenden für Sie bereit, falls Sie die Front Ihrer Lok mit einem Zurüstsatz «supern» wollen. Da würde der gefräste Schneeräumer störend wirken...



Auf Wunsch bestücken wir – gegen Verrechnung des Arbeits- und Materialaufwands – auch Ihre «Veteranen» mit den neuen Schienenräumern.

## **RAIL MAIL-BOX:**

# Informations- und Gedankenaustausch.

**Fast täglich befassen wir uns mit persönlichen Fragen und Anregungen von Kunden – in letzter Zeit beispielsweise mit folgenden:**

#### **Nach dem ICN erkundigte sich**

Marcel Peschka aus Schüpfen. Nachdem die RailMail-Leser/innen den Neigezug bei einer Umfrage im Jahr 2003 als «Wunschmodell» gewählt haben, stellte er uns drei Fragen:

- Was wird der ICN wohl kosten?
- Hat er dann auch einen ESU-Decoder für Geräusche?
- Wann kann man ihn bestellen?

**HAG antwortet:** Mit unserer Umfrage wollten wir erst einmal abklären, ob überhaupt Interesse am ICN besteht. Weil die Entwicklungs- und Werkzeugkosten sich auf rund zwei Millionen Franken belaufen würden, konnten wir uns bisher leider nicht entschliessen, das Modell zu produzieren. Stattdessen wird aber der GTW Turbo realisiert...

#### **Bei einem Umbau seiner**

**Anlage** hat Reinhold Friedl aus Pilschdorf (A) auch Roco-Gleise verwendet und dann festgestellt, «dass die Radsätze der BLS-Autotransportwagen auf den Kleisen-Nachbildungen aufreiten. Diese Wagen sind ca. 15 Jahre alt. Bei später gekauften Wagen oder dem McDonalds-

Wagen tritt dieses Manko nicht auf. Gibt es für HAG-Autotransportwagen Radsätze (Gleichstrom) mit niedrigeren Spurkränzen?»

**HAG antwortet:** Das geschilderte Problem mit dem BLS-Autotransportwagen kann tatsächlich auftreten. Der Grund: Obwohl wir 1985 grundsätzlich auf niedrigere Radsätze umgestellt haben, wurden der Autotransportwagen und die Verladewagen Art.Nr. 370/371 und 375/376 noch wesentlich länger mit Radsätzen ausgerüstet, bei denen die Spurkränze etwa 0.1 mm höher waren. Nun hat das Roco-Line-Gleis zwar eine Schienenprofilhöhe von 2.08 mm – davon bleiben aber gerade noch 1.35 mm übrig, wenn man die Schwellenbefestigungsklammern (sprich: die Schienennägel) abrechnet. Unsere neuen Räder weisen eine Spurkränzhöhe von 1.25 mm auf und eignen sich folglich auch für Roco-Line. Für Ihre Autoverladewagen schicken wir Ihnen gerne neue Radsätze zu...

Die RailMail-Box steht allen offen, die uns schreiben oder e-mailen wollen:  
HAG Modelleisenbahnen AG  
RailMail-Box, 9402 Mörschwil  
E-Mail: info@hag.ch

# Zwischen Eisenbahn- und Automobil-Museum.

Ganz im Gegensatz zu den Vorjahren wären für einmal noch ein paar Plätze frei gewesen. Eigentlich schade: Wer am 19. August 2006 nicht dabei war, hat nämlich viel verpasst. Warum, zeigt der an- bzw. abschliessende Bericht.



Bilder einer Reise, bei der auch der Wettergott sich von seiner guten Seite zeigte: Mit dem Extrazug ins Automobilmuseum und in die «Cité du train»...

Der Extrazug mit der schön gestalteten Re 460005-2 «Rail Away», drei Grossraum-Erstklass-Wagen Apm 61 und Speisewagen verliess Zürich um 06.39 Uhr und fuhr dann mit Halten in Winterthur, St. Gallen und Romanshorn nach Kreuzlingen. Von dort führte die Reise zurück nach Winterthur, wo beim zweiten Halt die letzten der 142 Teilnehmer/innen zustiegen – darunter acht holländische Gäste, die zuvor ein etwas ausgedehnteres Hotel-Frühstück genossen hatten.

Nach der Abfahrt wurde auch ihnen der versprochene Kaffee mit Gipfel serviert. Währenddessen rollte unser Zug via Eglisau, Koblenz und Steinsäckingen zum Basler SBB-Bahnhof – auf einer wunderschönen Strecke dem Rhein entlang, die sonst leider nur noch Güterzüge benutzen.

## Über die Grenze...

In Basel wurden Lok und Speisewagen abgekuppelt und eine französische Lok angehängt. Sowa lässt sich natürlich kein Eisenbahnfreak entgehen. Also

drängten fast alle Teilnehmer mit Kameras bewaffnet nach draussen – wo unsere «Rail Away»-Lok und der Speisewagen schliesslich aufs Abstellgleis geschoben wurden. Dort warteten die beiden dann auf unsere Rückkehr am Abend. Nachdem der Bahnhofsvorstand – mit viel Überzeugungskraft – alle Hobbyfotografen wieder zum Einsteigen bewogen hatte, ging's zügig weiter: Nach knapp 40 Minuten erreichten wir Mulhouse.

## ... und ab ins Museum!

Drei Busse brachten uns vom Bahnhof ins Automobilmuseum, wo bereits der Tisch gedeckt war: Während Werner Gahler im Namen von HAG die Gäste begrüßte und letzte Details zum Tagesablauf erklärte, wurde ein üppiges Mittagessen mit Dessert, Wein, Mineralwasser und Kaffee serviert. Am Nachmittag pendelte ein Bus zwischen Automobil- und Eisenbahnmuseum. So konnte sich jeder die Zeit, die er mit historischen Autos oder Eisenbahnen verbringen wollte, sel-



ber einteilen. Punkt 18.00 Uhr besammelten sich aber alle vor dem Eisenbahnmuseum zur Abfahrt Richtung Bahnhof. Über die Museen selbst sei hier nur soviel verraten: Sie sind beide riesig, sehr eindrücklich und faszinierend. Eine Reise nach Mulhouse lohnt sich allemal!

Auf der Rückfahrt wiederholte sich in Basel das Zeremoniell mit dem Umspannen von Lok und Speisewagen. Anschließend durften die bis nach Zürich oder Winterthur fahrenden Gäste als erste im Speisewagen Platz nehmen und das Abendessen einnehmen. Der Heim-

weg verlief jetzt natürlich direkt über Stein-Säckingen und Frick zu den Aussteigeorten Zürich, Winterthur und St.Gallen. Herrlich zu beobachten war, wie unsere Gäste eine zufriedene Müdigkeit mit nach Hause nahmen. Ihre fröhlichen Gesichter und die vielen Komplimente

haben uns ermutigt, für 2007 eine weitere HAG-Reise zu planen (siehe letzte Seite).

# HAG wirbt für Tell, Tell wirbt für HAG.

HAG und die Tell-Spiele in Interlaken haben einiges gemeinsam: Beide können auf eine jahrzehntelange Tradition zurückblicken und gelten, durchaus nicht nur im Inland, sozusagen als ur-schweizerisch.

## Es lag also nahe, sich gegenseitig zu unterstützen...

Unsere Zusammenarbeit ergab sich aufgrund eines eher zufälligen Kontakts. Er führte dann dazu, dass HAG an den diesjährigen Festspielen mit Plakaten und einem ganzseitigen Inserat im Programmheft präsent war: Tell und Walter mit der HAG-Lok in der Hand

(siehe Bild) hiessen die Besucher/innen der Vorstellungen willkommen, die vom 15. Juni bis am 19. September 2006 über die Bühne gingen.

Eine Fortsetzung der gemeinsamen Aktivitäten zeichnet sich übrigens bereits ab: Im Gespräch ist zurzeit beispielsweise ein Sondermodell der BLS Re 465 mit Werbung für die Tell-Spiele. Falls es uns gelingt, auch die BLS von der Idee zu überzeugen, dürfte die Realisierung – als Original und im Modell – nicht allzu lange auf sich warten lassen.



## Weihnachtsmarkt: Alle Jahre wieder!

Unser Weihnachtsmarkt mit vergünstigten Restposten, Artikeln zweiter Wahl und Bratwürsten samt Glühwein dazu hat mittlerweile Tradition: Am

**Freitag, 24.11.2006, 9.00 bis 18.30 Uhr**

**Samstag, 25.11.2006, 9.00 bis 16.00 Uhr**

findet er bereits zum siebten Mal statt. Wir heissen Sie schon jetzt herzlich in Mörschwil willkommen!

## Messe-Termine für Hobby-Eisenbahner

Plattform der Kleinserie, Bauma: 13.-15.10.2006

Modellbau Bodensee, Friedrichshafen: 3.-5.11.2006

Int. Spielwarenmesse, Nürnberg: 1.-6.2.2007

Faszination Modellbau, Sinsheim: 15.-18.3.2007

# Bm 4/4<sup>1</sup> ex Am 4/4 der SBB

## Geschichte

Das erste dieselelektrische Triebfahrzeug der SBB war der aus dem Jahre 1925 stammende Triebwagen Bm 2/4 1691. Er wurde namentlich auf der Strecke Nyon – Divonne eingesetzt und 1962 ausrangiert. Im Gegensatz zu mehreren Triebwagen mit Verbrennungsmotoren hat es relativ lange gedauert, bis die SBB auch Diesellokomotiven beschafften. Diese Entwicklung wurde erst 1939 mit der Inbetriebsetzung der beiden Am 4/4 1001 und 1002 (SLM/BBC/Sulzer) eingeleitet. Sie waren für die Beförderung leichter Züge auf fahrdrahtlosen Linien konzipiert. Nr. 1001 kam kurz vor Eröffnung der Landesausstellung zur Auslieferung und zu einigen Probefahrten, bevor sie in Zürich während mehrerer Monate zur Schau stand. Die in ihrer Form gefällige Maschine mit der Achsanordnung BoBo weist eine Länge über Puffer von 14.90 m und ein Dienstgewicht von 65 t auf und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h. Der Kasten in Leichtbauweise enthält die beiden Führerstände I und II, den Apparateraum für die elektrische Ausrüstung und den durch eine Zwischenwand abgetrennten Raum für die Dieselmotoranlage (4-Takt 8-Zylinder-Motor von Sulzer). Infolge der verhältnismässig geringen Leistung von 1200 PS musste eine kleine Zugkraft im

niederen Geschwindigkeitsbereich in Kauf genommen werden. Die beiden Am 4/4 standen rund 20 Jahre ohne nennenswerte Änderungen in Betrieb. Da sich ihr Einsatzgebiet gegen 1960 auf die Strecke Etwilen – Singen reduzierte, wurde ein Umbau in Betracht gezogen und als erstes – infolge der Ablieferung der Bm 4/4 18401-06, einer neuen Generation von Dieselloks – die Umnummerierung in 18451 und 18452 vollzogen. Zum Umbau und einer Hauptrevision kam es indessen erst 1962/63. Dabei erhielten die beiden Loks neue Getriebe zwischen Fahrmotoren und Radsätzen, eine Fremdventilation für die Fahrmotoren und in den Seitenwänden Düsenlüftungsgitter anstelle der Jalousien. Mit der Herabsetzung der v max. von 110 auf 75 km/h trugen die beiden Loks fortan die Bezeichnung Bm 4/4<sup>1</sup>.

## Betriebseinsatz

Von ihrem Heimatdepot Winterthur aus wurden die Am 4/4 1001 und 1002 ab Herbst 1939 in zwei Umläufen vor Eil- und Personenzügen zwischen Romanshorn – Kreuzlingen – Schaffhausen – Winterthur – Stein-Säckingen bzw. Stein – Winterthur – Effretikon – Hinwil eingesetzt. 1941 wurde 1002 nach Lausanne versetzt und beförderte Personenzüge zwischen dem Kantonshauptort und Palézieux – Payerne – Lyss.



*Die Am 4/4 1001, nahezu im Originalzustand, verlässt anfangs der 50er Jahre den Bahnhof Genève Cornavin Richtung La Plaine.*

*L'Am 4/4 1001, presque à l'état d'origine et en service sur la ligne de La Plaine, quitte Genève Cornavin au début des années 1950.*

Brennstoffmangel führte bald einmal zur Remisierung der beiden Fahrzeuge. Die Wiederinbetriebnahme anfangs 1944 führte jetzt 1001 nach Lausanne, 1002 nach Winterthur. 1001 fuhr auf der Broyetallinie nach Lyss, 1002 ab Etwilen nach Singen, Winterthur und Stein-Säckingen. 1947 gelangte 1001 nach Genf, wo sie zusammen mit Dampflokomotiven des Typs Eb 3/5, Ec 3/4 und Ec 3/5 den Verkehr nach La Plaine besorgte. Nach Elektrifizierung dieser Strecke per 27.9.1956 gab es für sie noch Einsätze zwischen Nyon und Crassier. 1960 wurde sie nach Winterthur versetzt. Mit der Einstellung des Personenverkehrs Etwilen – Singen auf den 1. Juni 1969 und der Übernahme des Güterverkehrs durch eine Bm 6/6 verloren die beiden Veteranen ihre Dienste.

1980 wurde die Bm 4/4<sup>1</sup> 18452 ex 1002 definitiv nach Olten für Hilfszugsdienste verlegt; dieselbe Aufgabe erhielt 18451 im Depot Winterthur. Um der Nachwelt die erste Strecken-Diesellok der SBB zu erhalten, erfuhr 18451 in der HW Biel 1989 eine R1 mit Neuanstrich und gelangte dann als historische Lok nach Olten. 18452 wurde 1990 ausrangiert und abgebrochen. Als betriebsfähiges Fahrzeug der Stiftung SBB Historic war 18451 schon mehrmals im Einsatz, verlangt aber fachkundige Pflege und sorgfältige Betreuung durch eine kleine Gruppe engagierter Lokführer.

Text und Fotos: Marcel Broennle  
s/w-Foto: Sammlung Verkehrshaus der Schweiz

# Bm 4/4<sup>''</sup> ex Am 4/4 des CFF

## Histoire

Premier engin parmi les véhicules thermiques des CFF, l'automotrice Bm 2/4 1691 de 1925 assurait essentiellement des services sur la ligne Nyon – Divonne et fut retirée en 1962. D'autres automotrices Diesel furent construites, mais il fallu attendre 1939 pour voir la livraison des premières locomotives thermiques CFF: les deux Am 4/4 1001 und 1002 (SLM/BBC/Sulzer), dont la première fut présentée au grand public à l'exposition nationale à Zurich. Conçues pour remorquer des trains légers sur des lignes non électrifiées, ces deux machines ont la disposition des essieux BoBo, une longueur hors tampons de 14.90 m et un poids de service de 65 t et peuvent atteindre 110 km/h. Avec 1200 CV, leur puissance est plutôt modeste. Durant presque 20 ans, les deux engins assuraient des services légers sans subir de modifications majeures. Vers

1960, leur rayon d'action se limitant à la ligne Etwilen – Singen, une transformation en vue de la remorque des trains marchandises devenus plus lourds fut envisagée. Dans un premier temps, suite à la livraison de la nouvelle génération Bm 4/4 18401-06, ils furent renumérotés 18451 et 18452. Mais la révision principale s'effectua seulement en 1962/63. La transformation entraîna le montage d'un nouvel engrenage entre les moteurs de traction et les essieux, d'une ventilation externe pour les moteurs et de grilles d'aération sur les parois latérales à la place des jalousies. Suite à la réduction de la vitesse maximale de 110 à 75 km/h, les deux locomotives portaient dorénavant la désignation Bm 4/4<sup>''</sup>.

## L'exploitation

Depuis leur dépôt d'attache de Winterthur, les Am 4/4 1001 und 1002 assuraient, dès l'automne 1939, deux rotations



*Rückkehr nach Lausanne am 6.11.1994: Bm 4/4<sup>''</sup> 18451, Ae 3/6<sup>'''</sup> 10264, B2 3503 und F2 17124 der Dampfbahn Bern (DBB) bei einem Zwischenhalt in Renens.*

*Retour à Lausanne le 6.11.1994: Bm 4/4<sup>''</sup> 18451, Ae 3/6<sup>'''</sup> 10264, B2 3503 et F2 17124 du Dampfbahn Bern (DBB) à l'arrêt à Renens.*

comprenant des trains omnibus et accélérés entre Romanshorn – Kreuzlingen – Schaffhausen – Winterthur – Stein-Säckingen respectivement Stein – Winterthur – Effretikon – Hinwil. En 1941, la 1002 fut transférée à Lausanne pour remorquer des omnibus depuis la capitale vaudoise et Palézieux – Payerne – Lyss. Peu après, le manque de carburant provoqua l'arrêt des deux véhicules. Avec leur remise en service au début 1944, la 1001 fut affectée au dépôt de Lausanne, la 1002 à celui de Winterthur. La 1001 circulait sur la ligne de la Broye, la 1002 depuis Etwilen vers Singen, Winterthur et Stein-Säckingen. En 1947, la 1001 fut mutée à Genève pour la desserte de la ligne vers La Plaine, conjointement avec les locs à vapeur de type Eb 3/5, Ec 3/4 et Ec 3/5. Avec la mise sous tension en 1500 V DC de celle-ci le 27.9.1956, la 1001 trouva un nouveau champ d'action sur Nyon – Crassier. En 1960, elle réintégra le dépôt de Winterthur. Suite à la suspensi-

on du trafic voyageurs entre Etwilen – Singen le 1<sup>er</sup> juin 1969 et la reprise des trains marchandises par une locomotive Bm 6/6, les deux vétérans étaient au chômage. En 1980, la Bm 4/4<sup>''</sup> 18452 ex 1002 fut définitivement mutée à Olten pour remorquer le train de secours, la tâche identique fut confiée à la 18451 au dépôt de Winterthur. Dans le but de préserver la première locomotive Diesel de ligne des CFF à la postérité, la 18451 bénéficia d'une révision R1 avec nouvelle peinture extérieure aux AP de Bienne en 1989 avant d'être confiée au dépôt d'Olten comme locomotive historique. En 1990, la 18452 fut retirée du service et démolie. Depuis 2002, la 18451 appartient à la fondation CFF Historic. Elle est utilisée occasionnellement, mais nécessite un entretien suivi et des soins spéciaux par une petite équipe compétente de mécaniciens de ligne.

Texte et photos: Marcel Broennle



*Die Bm 4/4<sup>''</sup> 18451 auf ihrer früheren Stammlinie durchfährt Vernier-Meyrin nach La Plaine am 4.11.1994. Im Schlepp führt sie die Ae 3/6<sup>'''</sup> 10264, einen Wagen des SBB Junior-Clubs und 2 Wagen der Dampfbahn Bern zu einer Ausstellung in La Plaine.*

*La Bm 4/4<sup>''</sup> 18451 retrouve son ancienne ligne lors d'une exposition à La Plaine. Le 4.11.1994, elle passe Vernier-Meyrin et remorque l'Ae 3/6<sup>'''</sup> 10264, une voiture du Junior-Club CFF et deux voitures du Dampfbahn Bern.*



**HAG-REISE 2007:**

# HAG eröffnet das Gotthard-Jubiläum!



**Am Samstag, 2. Juni 2007** wird das Jubiläumsjahr offiziell eröffnet. Wir fahren mit dem TEE RAe 1053 über den Gotthard nach Bellinzona – mit Fotohalt in Wassen, wo wir die «Parallelfahrt am Gotthard» eines Dampfzugs und eines historischen Extrazugs mit einem braunen Krokodil mitverfolgen. Auf der Rückfahrt befördert uns der Jubiläums-

dampfzug C 5/6 mit «Holzklasse-Wagen» von Bellinzona nach Airolo. Von dort bringt uns der TEE zum Ausgangspunkt zurück.

## **Zwei weitere Reisedaten als Option...**

Bei grosser Nachfrage organisieren wir am 6. oder 8. September 2007 eine weitere Fahrt mit dem TEE zum Gotthard. Am Donnerstag, 6.9. könnten wir

fast den gleichen Tagesablauf erleben – mit dem Unterschied, dass wir nur bis Airolo fahren, dort der Präsentation des neuen Cisalpino ETR 600 beiwohnen und dann im Dampfzug zurück nach Erstfeld fahren. Am Samstag, 8.9. findet der grosse Publikums-Hauptanlass statt, für den etliche historische Züge am Gotthard unterwegs sein werden. Das genaue Tagesprogramm ist aber noch nicht bekannt.

Startbahnhof und Fahrplan unserer Reisen sind noch offen. Wenn Sie eine oder gar beide Reisen interessieren, senden Sie uns bitte den provisorischen Anmelde-Talon. Sie erhalten dann ca. im Februar 2007 die ausführlichen Anmeldeunterlagen.

## **Voyage 2007: Hag inaugure le jubilé du Gothard!**

Le samedi 2 juin 2007, ouverture de l'année du jubilé, nous utiliserons la rame RAe 1053 afin de nous rendre à Bellinzona, via le Gothard, arrêt photos à Wassen afin de suivre une marche parallèle de trains historiques. (C5/6 et crocodile). Au retour, nous emprunterons un train vapeur jusqu'à Airolo, et terminerons en TEE.

## **Deux dates supplémentaires de voyage à choix...**

En cas de forte demande, nous organiserons, **le 6 ou le 8 septembre 2007**, un autre voyage au Gothard avec le TEE. Le jeudi 6.9, nous pourrions presque vivre le même ordre du jour – à la différence que nous irions jusqu'à Airolo seulement où nous assisterions à la présentation du nouveau Cisalpino ETR 600 avant de revenir à Erstfeld en train à vapeur. Le samedi 8.9 a lieu la grande manifestation publique principale au cours de laquelle de nombreux trains spéciaux historiques circuleront au Gothard. Mais le programme exact de la journée n'est pas encore connu.

L'horaire et la gare de départ de nos voyages ne sont pas encore connus. Si l'un ou l'autre, ou les deux voyages vous intéressent, remplissez le talon ci-joint. Vous recevrez en février 2007 des informations définitives.

**Ja, der Ausflug 2007 interessiert mich/uns.** Informieren Sie mich/uns bitte über die Details, wenn die Reise zustande kommt. Daten: 1  2  3

**Oui, ce voyage m'intéresse.** Veuillez m'informer sur les détails de ce voyage. date: 1  2  3

Vorname / Prénom:

Name / Nom:

Strasse / Rue:

PLZ/Ort / NP, Lieu:

Wenn Sie eine Gruppe sind, genügt uns eine Kontaktadresse unter Angabe der Anzahl Personen: \_\_\_\_\_

Si vous vous inscrivez comme groupe, indiquez nous la personne de contact et le nombre total de participants: \_\_\_\_\_

Talon bitte an nebenstehende Adresse senden oder faxen.  
Veuillez envoyer ou faxer le talon à l'adresse ci-contre.



HAG Modelleisenbahnen AG, Postfach, CH-9402 Mörschwil  
Tel. 071 868 90 70, Fax 071 868 90 80, www.hag.ch, info@hag.ch